



# GIRO DI BOA

di Jan Witteveen / Images BMW, Ducati

## A Misano, dopo sette GP, il Mondiale SBK è arrivato a metà campionato

**N**elle ultime tre gare di Mondiale SBK Rea e Kawasaki hanno recuperato ben 37 punti a Bautista e Ducati. Con soli 16 punti di distacco e ancora sei GP da disputare il campionato torna ad essere interessante. La probabilità che Bautista possa arrivare alla conquista del titolo WSBK non è più così scontata. Dopo la sorprendente superiorità fino ad Assen, da Imola in poi non ha più dominato, cadendo addirittura parecchie volte. Imola non è pista da Motomondiale. Sono convinto che dietro questa flessione ci sia un motivo tecnico. A Imola tutte le Kawasaki sono andate forte,

### Ducati

La situazione è cambiata molto, sebbene Bautista faccia sempre la differenza rispetto agli altri piloti Ducati. Se Ducati non l'avesse preso dalla MotoGP ora si parlerebbe della nuova V4 bolognese come

non solo quella di Rea. Il quattro cilindri giapponese è un motore con una coppia lineare ai regimi intermedi, un motore con molta più inerzia, capace di un'erogazione più pastosa, gestibile soprattutto su piste con asfalti meno aggressivi. Mentre le Ducati sono apparse più ballerine, nervose e con più problemi di trazione. A Jerez la situazione era tornata momentaneamente alla normalità, ma Bautista ha vinto con un vantaggio inferiore rispetto a quello dei primi GP. E nella terza gara di domenica è addirittura caduto quand'era in testa! A Misano sono riapparsi i problemi di trazione riscontrati a Imola. Con l'aggravante di un asfalto poco gommato dopo il nubifragio di sabato.

una moto poco competitiva. A Imola e Misano ho potuto osservarne i limiti di trazione e stabilità. Nelle stesse condizioni ho visto meglio la Kawasaki. D'altronde, il progetto V4R è ancora giovane,

ha certamente potenzialità per migliorare in tutte le aree tecniche. Persino il peso complessivo della moto è ancora lontano dal minimo consentito. Gli altri piloti Ducati hanno probabilmente ancora bisogno di tempo per capire la moto. La Ducati è la più estrema sulla griglia. Va forte ma non è per tutti.

### Kawasaki

Rea ha ricominciato a vincere su una moto che si è rivelata competitiva anche con molti altri piloti. E su una pista critica come Misano Kawasaki ha monopolizzato il podio. Dopo il travolgente inizio di campionato di Ducati, il responsabile del reparto corse Kawasaki - l'ingegner Yoda - ha ipotizzato subito per il 2020 una nuova moto estrema, una MotoGP-replica per essere più competitivi. Riparlandone alla gara di Misano, non è più così certo che la "sua" Kawasaki abbia bisogno di un radicale stravolgimento, ma semplicemente di

almeno 15 CV e 500 giri in più, adottando inoltre la fasatura di distribuzione, trombette d'aspirazione variabili e il controllo differenziato dei corpi farfallati. Parlando coi vari piloti che guidano la ZX-10RR e vedendone il comportamento in pista, la Kawasaki è facile da portare al limite.

## Yamaha

La Casa giapponese ha aggiunto un secondo team GRT Yamaha con Sandro Cortese e Marco Melandri. Da Jerez è tornato alle corse il TenKate con Loris Baz. Melandri dopo il cambiamento della posizione di guida (più bassa), lavorando su serbatoio e sella, ha ritrovato la fiducia, mentre Baz a Misano sul bagnato è stato addirittura il miglior pilota Yamaha: quarto!

Coi piloti ufficiali Michael Van der Mark e Sam Lowes Yamaha sta andando benino. Van der Mark ha vinto a Jerez. Ma dopo la pole del venerdì a Misano si è rotto un polso con un brutto high-side. Per un po' sarà assente, ma al team ufficiale manca ancora la costanza di risultati per entrare nella lotta al titolo.

## BMW

La S1000 RR sembra nata bene. I risultati sembrano confermarlo. Tom Sykes è arrivato secondo sul bagnato di Misano. È il primo podio dopo il ritorno di BMW nel WSBK, l'ultimo risale al 20 ottobre 2013 (Melandri a Jerez), ma sono positivi anche i risultati di Markus Reiterberger. Perché bisogna considerare che lo sviluppo racing è iniziato

solo pochi mesi fa. A ogni gara vengono portati aggiornamenti a elettronica, assetti e taratura sospensioni. Ma ora serve un motore migliore, perché il 4 cilindri in configurazione SuperStock non è abbastanza. A Sykes servono più cavalli e più accelerazione.

## Honda

HRC ha ripreso la gestione tecnica della Fireblade dopo averla appaltata a lungo a TenKate. Ma per quest'anno vincere non è possibile. Anche a HRC servono tempo, soldi, piloti vincenti e una moto completamente nuova che si vedrà solo a fine anno. Per ora è molto scadente, non sta raggiungendo neanche gli scarsi risultati della stagione 2018. Leon Camier a Jerez si è infortunato, il sostituto Yuki Takahashi non è abbastanza veloce e se non ne è stato ingaggiato uno migliore è chiaro che i tecnici giappo-

A Misano si è visto solo un nuovo scarico Akrapovic che dovrebbe dare 4 CV in più, ma i 224 CV al pignone non sono sufficienti, ne mancano almeno 25, e BMW dovrebbe avere l'esperienza e le risorse per fare meglio. Almeno per salvare l'immagine!

nesi si stanno concentrando esclusivamente sullo sviluppo della nuova Fireblade. Si parla di un motore a distribuzione variabile V-tec, di un peso al limite regolamentare, con elettronica adeguata e una carenatura "alata". Ma non mi aspetto di vedere una Honda estremizzata come la Ducati. Perché oggi è difficile anche per una Casa giapponese far quadrare i conti. Perché le moto per il WSBK devono comunque affrontare prima il mercato, ed è lì che Ducati e BMW hanno una fondamentale supremazia.

## Tecnica, sport e politica

Se da un lato ci sono i risultati commerciali, dall'altro Dorna e FIM non sono più intervenute sulla "balance rule". Ora che la supremazia Ducati non sembra più così eccezionale, forse per il resto del campionato il bilanciamento prestazionale non verrà più aggiornato.

Questo è importante perché la situazione rimanga stabile e spero che fino al Qatar non si vedano ulteriori penalizzazioni per le squadre più competitive.

Mi sono sbagliato considerando Bautista lo scontato vincitore di questo campio-

nato e quando si buttano via le gare con banali cadute subito dopo il via, qualche ripensamento è più che comprensibile. Servono sia un reset mentale del pilota, della squadra e una migliore messa a punto, almeno sulle piste più complicate.

Ducati è la moto da battere e un team ambizioso, Bautista l'unico in grado di sfruttarla, ma solo le prossime gare diranno se sapranno tenere alla pressione psicologica di dover riprendere costanza nei risultati.

Un motivo in più per seguire i prossimi GP.